

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
A01	1	民間航空の軍事利用	B	継続	本	民間航空の軍事利用が行われないよう、国土交通省が中心となり、関係各省庁との連携を取ること	<p>民間航空機の安全を担保するために定められた「国際民間航空条約」と、それに準拠している日本の「航空法」に従えば、民間航空機の軍事利用は考えられない。しかしながら、日米新ガイドライン以降、いわゆる「周辺事態法」や「武力攻撃事態法」等において、民間航空機の軍事利用が積極的に検討されている。これは、航空の安全を脅かすものであり、認められない。</p> <p>2009年5月、2009年10月及び2010年10月に自衛隊員がジブチに移動する際に、迷彩服着用で民間航空機を利用したことが確認されている。防衛省によるとこの移動は作戦行動の一環であるという。また、2009年6月に国内での訓練及び2010年7月にも災害派遣の訓練のため、日本航空の釧路便を迷彩服着用で使用している。</p> <p>周辺事態法成立直後、定期航空協会は次のような基本的な考え方を示した。また、2003年6月6日の有事法制参議院可決の日にも、定期航空協会は同様のコメントを発表している。</p> <p>《定期航空協会の基本的な考え方》 政府から協力依頼があった場合は、民間航空企業としてまず、最低限以下の事項等を確認する必要があると考える。 1.協力依頼の内容が航空法に抵触しないなど、法令等に準拠したものであること。 2.事業運営の大前提である運航の安全性が確保されること。 3.協力を行うことによって関係国から敵視されることのないよう、協力依頼の内容が武力行使に当たらないこと。 上記の事項を確認しつつ、公共輸送事業としての役割を担う個々の民間航空企業が自由な意志の下で、個別ケース毎に依頼への対応を判断するべきと考える。 民間航空の安全の確保に、国は万全を期すように強く要望する。</p>	
A01	2	民間航空の軍事利用	B	継続	本	民間航空機を使った自衛隊員の輸送を行わないよう、各航空会社を指導すること	民間航空機を使った自衛隊員の移動は部隊としての軍事行動であり、諸外国を含む外部から見た場合、民間航空の軍事利用とみなされる恐れがある。	
A02	1	無人航空機(UAS: Unmanned Aircraft Systems、RPAS: Remotely Piloted Aircraft Systems)	A	継続	本	民間・軍用を問わず、すべての無人航空機が民間空域へ意図的／不可抗力的に飛行する場合における、航空機の安全を確保するためのルール作りを明確化すること	<p>平成27年9月に改正された航空法は、上記について言及されておらず、航空機の安全を確保するための法律となっていない。</p> <p>(参考) ALPA Japan/日本乗員組合連絡会議がIFALPA Policyを基にまとめた見解を示す。 IFALPA(国際定期航空操縦士協会連合会): International Federation of Airline Pilots' Associations 民間航空のための空域に、無人の、運用方式の決まっていない、いかなる航空機(UAV: Unmanned Aerial Vehicles)も飛行させないこと。 (1)UAVが民間航空のための空域を飛行するにあたっては、既存のすべての規則に従わなければならない。 (2)既存のすべての規則に従わないUAVは、民間航空のための空域から隔離されなければならない。 (3)民間航空のための空域にUAVを航行させるため、既存のすべての規則を変えてはならない。 (4)UAVを飛行させるにあたっては、事前に十分な議論に基づき、運用方式等を定めた規程類が作成されなければならない。</p>	

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
A03	1	イレギュラー運航発生時における航空機内への警察官の立ち入り	B	継続	本	航空法に基づく運航乗務員の業務が警察官の職務質問等で妨げられることの無いよう調整すること	イレギュラー運航などによる空中引返しや緊急事態を通報して着陸した航空機において、当該機が駐機場場に到着した直後、警察官が乗客のいる航空機内に立ち入るといった事例や警察官が機側まで向いて職務質問を行おうとする事例が過去発生している。運航乗務員は駐機後もイレギュラー事象に対応中であることが多く、そのような状況下での警察官の立ち入りは運航乗務員の業務の妨げになることが明白である。	要請文修正
A04	1	航空機乗組員に関する宇宙線被ばく	B	新規	本	国として策定したガイドラインを各航空会社に順守させる仕組みを構築すること	航空機乗務員の職場は多くの健康障害要因を抱える特殊な環境である。中でも宇宙線被ばくについては自覚症状も無く、実態も良く分からないことから対策が先送りになってきた。近年、ロシア上空の状況変化により、米国東海岸便は北極海からオホーツクへのルートが、欧州線では北緯70度以北のルート設定がなされている。更には航空機の飛行性能の向上もあり、現場乗員からは高高度に加えて高緯度ルートを長時間することによる被ばく量の増加に不安の声が出されている。平成17年11月、文部科学省から「航空機乗務員等の宇宙線被ばくに関する検討について」というワーキンググループの検討結果が出された。それにより、乗員の被ばく量に関しては大手航空会社において一程度の管理が行われてきた。しかし、その他の会社ではほとんど何の管理も行われておらず、また管理が行われている大手航空会社においても、国の検討結果の内容が十分に履行されているとは言えないのが現状である。	
A05	1	落雷警報	A	継続	本 東 大 羽	各空港管理者の権限において、空港制限区域内の地上作業の中断を命ずることができるよう法整備を行うこと	制限区域内の事故防止と運航の安全確保の観点から、雷情報や飛行場警報、大津波警報発出時などには、各空港管理者の権限において制限区域内のすべての作業を中止させ、作業員の退避を命ずるよう緊急時の指揮命令系統を明確化すべきである。現状において、作業の中断や作業員の退避は各事業者の判断に任されており、航空機の運航を継続するために危険な状況下での作業を強いられることがある。このような不安な状況を生じさせないよう、各空港管理者に作業可否の権限を与えて各事業者を統括することが求められている。諸外国の実例を参考に、是非とも進めていただきたい。	要請文修正
A06	1	24時間供用されている空港の救急体制	A	新規	本 東 大	24時間供用されている空港、特に新千歳、羽田、中部、関西、那覇の各空港について、供用時間中いつでも急病人に即応できる体制を国の責任において整えること	航空機が24時間365日本邦上空を飛行していることから、特に運航支援体制の脆弱な外航機やGA機については、着陸後の地上支援の体制を確認できないまま着陸し、結果として急病人の搬送が相当遅延することが容易に想定される。このような状況は、国際社会の一員、また先進国として役割を果たしているとは言えないことから、着陸に対応するだけでなく、その後の地上支援を含め、病院への搬送を遅滞なく行えるような体制を整える必要がある。 2019年1月5日に起きた全日空105便の急病人について、当初新千歳空港に着陸を試みようとしたが、深夜早朝時間帯であったため、急病人を航空機より降ろすための地上の体制が整わないことを理由に、羽田空港への運航を継続した事例が発生した。過去にも外航機が急病人発生により那覇空港へ着陸したものの、同様に地上設備を操作する人員を確保することが出来ず、当該急病人が死亡した事例があった。	

区分番号	要請番号	区分	優先度	新規・継続	要請先	要請事項	要請理由	備考
A07	1	産業航空に関わる行政のあり方	B	新規	本	小型飛行機・ヘリコプター等の小型航空機による中小規模の航空事業（産業航空）は、国民生活向上に寄与する重要な産業分野であると同時に、民間航空の基盤を形成し、かつ人材育成の場である。産業航空の航空安全を維持向上するための施策を実施することは航空行政の大切な責任の一つであるとの認識をもつこと	産業航空の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。	
A07	2	産業航空に関わる行政施策	B	新規	本	空港や空港施設・航行援助施設・空域等の整備、航空情報や気象情報の提供体制などについて、産業航空の事業環境・運航環境も視野に入れた体制の維持向上を図ること	産業航空の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。	
A07	3	産業航空の事業運営、事業計画	B	新規	本	産業航空の現場においては労働基準法及び労働安全衛生法などの遵守が航空安全に直結するという観点から、産業航空の事業計画や事業運営について、これらを遵守するように航空行政と労働行政は協力して必要な指導をおこなうこと	産業航空の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。	
A08	1	自家用航空等の運航の安全性	B	新規	本	自家用航空の運航の安全性について、運航の安全確保の取り組みを関連団体に委託するだけでなく、行政が直接実態を把握し、安全規制の強化等の積極的な事故防止対策を取ること	自家用航空等の運航の安全に関わる基本的な考え方について、認識を確認したい。	